Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX | Warszawa, 27 grudnia 1937 r. | Nr 69.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ SANITARNO-KOLEJOWY.

591.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 grudnia 1937 r. w sprawie wydania przepisów bezpieczeństwa pracy przy obsłudze dźwignic, obrotnic i przesuwnic na P. K. P.

§ 1. Zatwierdzam dołączone do niniejszego zarządzenia tymczasowe przepisy bezpieczeństwa pracy przy obsłudze dźwignic, obrotnic i przesuwnic na P. K. P.

§ 2. Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

Nr S. II/94/14.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 grudnia 1937 r.

TYMCZASOWE PRZEPISY

bezpieczeństwa pracy przy obsłudze dźwignic, obrotnic i przesuwnic na P. K. P.

I. Postanowienia wstępne.

§ 1.

(1) Wszelkie dźwignice: podnośniki, dźwigi (windy), żurawie stałe i przewoźne (żurawie wagonowe) oraz obrotnice, przesuwnice, zapadnie itp. podlegają okresowym sprawdzaniom (rewizjom) stosownie do postanowień przepisów służbowych Polskich Kolei Państwowych.

(2) Kontrola i okresowe badanie bezpieczeństwa pracy przy obsłudze wszelkiego rodzaju dźwignic, obrotnic i przesuwnic należą do zakresu działania Wydziałów Mechanicznego i Drogowego Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych, a w obrębie Warszawskiej Dyrekcji O. K. P. ponadto do zakresu działania Wydziału Elektrotechnicznego — w zakresie kompetencji każdego Wydziału. W szczególności odpowiedzialność za należytą budowę dołów obrotnic i przesuwnic, według przepisów budowlanych, ponosi Naczelnik Służby Drogowej, za należyte zaś urządzenie i działanie ich mechanizmów odpowiada Naczelnik Służby Mechanicznej. Za należyty stan instalacji i urządzeń elektrycznych prądów silnych odpowiada kierownik właściwej elektrowni kolei państwowych lub odcinka prądów silnych (w węźle warszawskim).

(3) Dźwignice czynne (oprócz podnośników śrubowych) powinny mieć napis wskazujący miejsce i datę ostatniej rewizji okresowej oraz datę następnej rewizji. Dźwignice, obrotnice i przesuwnice mogą być używane tylko w okresie czasu między obu wyżej wskazanymi datami; nie wolno zatym używać dźwignic, których data następnej rewizji już upłynęła, jeżeli właściwa władza nadzorcza nie odroczyła terminu rewizji; odroczenie rewizji powinno być

oznaczone w napisie na dźwignicy i odnotowane w książce rewizji.

(4) Pracownik obsługujący dźwignicę, obrotnicę i przesuwnicę powinien znać niniejsze przepisy w zakresie potrzebnym do obsługi tych urządzeń mechanicznych; ze znajomości tych przepisów powinien być przeegzaminowany i zaopatrzony w odpowiednie zaświadczenie.

II. Przepisy ogólne.

§ 2.

(1) Podnośniki powinny być zaopatrzone niezawodnie działającymi hamulcami i urządzeniami do ryglowania. Korby ręczne podnośników powinny być wykonane jako korby zapewniające bezpieczeństwo.

(2) Części napędu podnośników (koła zębate itp.), które mogą zagrażać obsłudze, powinny być odpowiednio osłonięte.

(3) Przewody prądu elektrycznego podnośników elektrycznych należy zabezpieczyć przed możliwością przypadkowego dotknięcia przez ludzi lub liny. Jeżeli przewód prądu elektrycznego przechodzi obok miejsc pracy (np. na piętrach), to należy go od nich oddzielić uziemioną siatką ochronną i dać tablicę ostrzegawczą z czerwoną strzałką w kształcie pioruna. Prąd nie może wracać przez szynę jezdną, tylko przez osobny przewód.

(4) Należy uziemić części metalowe podnośników, budkę kierowcy dźwignicy oraz szyny jezdne.

(5) Budka żelazna kierowcy elektrycznych żurawi, przesuwnic itp. powinna mieć podłogę z drzewa lub innego złego przewodnika elektryczności.

(6) Mechanizmy do podnoszenia i do biegu wszelkich podnośników elektrycznych powinny być opatrzone wyłącznikami krańcowymi.

(7) Jeżeli w przewodach ślizgowych podnośników nie można przerwać prądu ze stanowiska kierowcy lub łatwo dostępnymi wyłącznikami głównymi, znajdującymi się w pobliżu podnośnika, to na podnośniku należy umieścić w miejscu dobrze widocznym wyłączniki bezpieczeństwa; wyłączniki te powinny wyłączać w sposób niezawodny prąd dopływający z głównego wyłącznika do przewodów ślizgowych (zapomocą zwarcia lub w inny sposób).

(8) Na końcach torów jezdnych suwnic, żurawi, wózków itp. należy umieścić urządzenia zatrzymujące (np. płozy hamulcowe, kozły, wygięte do góry końce szyn). Jeżeli wózek suwnicy znajduje się niedaleko od konstrukcji dachowej, to wózek i mechanizm biegu suwnicy należy osłonić daszkiem.

(9) Dostęp do urządzeń, które wymagają codziennego dozoru i obsługi (urządzenia do smarowania, oświetlenia, urządzenia napinające przewodu prądu itp., powinien być zawsze łatwy i bezpieczny.

(10) Wchodzenie na podnośnik i schodzenie z niego jest dozwolone tylko w bezruchu i tylko po schodkach, drabinkach, pomostach itp. urządzeniach przeznaczonych do tego celu. Nie wolno przechodzić z jednego podnośnika (suwnicy) na drugi, ani przechodzić po ich torach, jeżeli do tego celu nie ma osobnej kładki lub pomostu.

(11) Kierowca powinien mieć możność opuścić swe stanowisko przy każdym położeniu podnośnika, bez narażania się na niebezpieczeństwo.

(12) Ciężary hamulcowe, przeciwwagi oraz inne części podnośników dające się łatwo rozłączyć należy zabezpieczyć tak, aby nie mogły spaść, nawet gdy nastąpi rozluźnienie połączeń.

(13) Jeżeli podnośnik przeznaczony jest do takich robót, podczas których nie można uniknąć nierównomiernego obciążenia części nośnych (wstrząsów, szarpania itp.), to należy opatrzyć mechanizm podnoszący odpowiednimi amortyzatorami.

(14) Obsługiwać podnośniki wolno tylko kierowcom lub pracownikom osobno wyznaczonym. Osobom niepowołanym zabroniony jest zarówno dostęp do podnośników, jak i wykonywanie wszelkich czynności związanych z obsługą podnośnika w jego zasięgu.

(15) Codziennie przed rozpoczęciem pracy obsługa podnośnika powinna sprawdzić jego stan, należyte położenie, umocowanie i zdatność do użytku wszystkich części podnośnika, zwłaszcza lin nośnych i łańcuchów, smarownic, haków, klinów, nakrętek itd.; o wszelkich uszkodzeniach tych części należy zawiadomić właściwego zwierzchnika służbowego. Obsługa podnośnika powinna również sprawdzać codzienie stan i prawidłowość działania wyłączników krańcowych. Nie wolno używać podnośników z uszkodzonymi częściami nośnymi.

(16) Szczęki hamulców należy nastawiać w miarę zużywania się ich powierzchni. Powierzchni ciernych hamulców tarciowych nie wolno zanieczyszczać smarem. Jeżeli hamulec zaczyna działać niedokładnie, to należy natychmiast zaprzestać pracy aż do czasu usunięcia wadliwości.

(17) Ręczne smarowanie i czyszczenie podnośnika dozwolone jest tylko w bezruchu.

(18) Podczas ładowania ciężarów należy zamknąć dla ruchu tor znajdujący się w obrębie zasięgu podnośnika, a w razie potrzeby również tory sąsiednie.

(19) Na każdym urządzeniu dźwigowym powinna znajdować się dobrze widoczna tablica z oznaczeniem największego dopuszczalnego obciążenia dźwignicy. Nie wolno nigdy przekraczać największego dopuszczalnego obciążenia oznaczonego na podnośniku. W razie wątpliwości co do ciężaru przedmiotu podnoszonego należy uprzednio sprawdzić jego wagę.

(20) Liny stalowe podnośników powinny odpowiadać warunkom technicznym dostawy lin stalowych ocynkowanych ustalanym przez Ministerstwo Komunikacji.

(21) Podnośników przeznaczonych wyłącznie do podnoszenia ciężarów w kierunku pionowym, nie wolno używać do posuwania lub pociągania ciężarów w innym kierunku (np. na ukos, w poziomie).

(22) Nie wolno używać podnośnika do prac niezgodnych z jego przeznaczeniem, np. do odrywania części stale zamocowanych.

(23) Ciężar przeznaczony do podniesienia lub opuszczenia należy umocować na haku podnośnika w sposób bezpieczny, z zachowaniem równowagi ciężaru, nie dopuszczając do wahań ciężaru przy podnoszeniu.

(24) Aby ciężar podnoszony nie uszkodził lin nośnych i łańcuchów, należy w razie potrzeby chronić liny wstawiając miękkie podkładki (kawałki drzewa, szmaty itp.).

(25) Na linach z drutu nie wolno robić żadnych węzłów. Przy naciąganiu łańcuchów podnośnika należy unikać skręcania ogniw i tworzenia się węzłów lub pętli.

(26) Wszystkie cięgna podnośnika powinny układać się równomiernie na bębnie. Odwijać je wolno tylko tak, aby na bębnie pozostały przynajmniej dwa zwoje cięgna.

(27) Podczas pracy na silnym mrozie, ze względu na zwiększone niebezpieczeństwo pęknięcia łańcucha, należy stosować mocniejsze łańcuchy lub zmniejszać obciążenia.

(28) Sprawdzanie i naprawę łańcuchów powinny wykonywać tylko osoby powołane do tego. Naprawione łańcuchy należy przed ponownym użyciem sprawdzić, wyżarzyć, po czym poddać próbie na wytrzymałość stosownie do tymczasowych przepisów o użytkowaniu, sprawdzaniu i nadzorze nad dźwignicami na P. K. P. Na haku i pierścieniu każdego łańcucha, w miejscu dobrze widocznym i w sposób trwały powinna być oznaczona nośność oraz numer dźwignicy lub miejsce jego użytkowania.

(29) Nie wolno używać haków w sposób niewłaściwy, np. zakładać hak w zwykłe ogniwo łańcucha lub wciskać w zbyt grube ogniwo albo pierścień hak wąsko rozwarty. Pierścień łańcucha należy zakładać głęboko do paszczy haka, a nie zawieszać go na jego dziobie.

(30) Należy starannie chronić przed wilgocią i rdzewieniem części nośne podnośnika. Części nadżarte rdzą, przez co zmniejszyła się ich wytrzymałość niżej normy, należy niezwłocznie wymienić.

(31) Używając nie należących do kolei części nośnych, wiążących, zamykających itp., należy zachować szczególną ostrożność i poddawać je przed rozpoczęciem pracy starannym oględzinom.

(32) Jeżeli podnośnik ma zapadki, należy przed uruchomieniem podnośnika sprawdzić, czy zapadka leży prawidłowo w kole zapadkowym.

(33) Ciężar podnoszony należy rozłożyć równomiernie na wszystkie cięgna. Przed podniesieniem ciężaru wszystkie cięgna powinny być naprężone równomiernie.

(34) Nie wolno wkładać rąk między cięgna, a ciężar.

(35) Nie będące w użyciu czasowo końce łańcucha należy podwieszać wysoko, aby usunąć możliwość okaleczenia ludzi w razie nagłego opadnięcia łańcucha.

(36) Nie wolno kłaść żadnych nieumocowanych należycie przedmiotów na podnoszony dźwignicą ciężar, ani też samemu siadać na tym ciężarze.

(37) Jeżeli na podnoszony przedmiot z powodu jego wielkości, kształtu i ciężaru trzeba założyć dwa lub więcej łańcuchów, należy dbać, aby łańcuchy nie były przeciążone; w tym celu należy zachować możliwie najmniejszy kąt między ich gałęziami. Kąt między przeciwległymi gałęziami łańcuchów nie powinien w żadnym przypadku być większy, niż 90°. Jeżeli nie można wykonać tego warunku, to należy dać pomocniczą belkę do łańcucha, odpowiedniej długości i nośności.

(38) Pod zawieszonym ciężarem zatrzymywać się nie wolno.

(39) W żadnym przypadku nie wolno zatrzymywać się pod ciężarami podnoszonymi żurawiem z magnesem. Tory i dojścia prowadzące w obręb zasięgu takiego żurawia należy zamknąć dla ruchu pojazdów. Do przenoszenia szyn wolno używać podnośników magnetycznych tylko wówczas, gdy to jest nieodzownie konieczne. W tych przypadkach wolno podnosić szyny długości najwyżej sześciu metrów; przy tym należy uważać, aby magnes stykał się zawsze ze środkiem szyny, w punkcie jej ciężkości.

(40) Podnośnik bez mechanizmu obrotowego można obracać tylko przez popychanie wysięgnicy lub pociąganie za przymocowany do niej łańcuch lub linę, w żadnym zaś przypadku pociąganiem lub posuwaniem wiszącego ciężaru.

(41) Podnośniki nie używane do pracy należy zabezpieczyć przed możnością uruchomienia, jeżeli nie będzie ono zarządzone przez właściwego zwierzchnika służbowego.

(42) Podnośniki lub wózki, znajdujące się na wolnym powietrzu, należy zabezpieczyć przed poruszeniem wskutek wiatru.

(43) Na podnośnikach nie wolno kłaść żadnych części luźnie leżących (np. narzędzi, części maszyn, pokryw smarownic). Narzędzia i przedmioty niezbędne do pracy należy składać w odpowiedniej skrzynce w budce kierowcy. Przy wchodzeniu na podnośnik lub schodzeniu z niego na dół, należy narzędzia potrzebne do pracy przenosić w torbie przewieszonej przez ramię. Części nie mieszczące się w torbie

należy wciągać na podnośnik i opuszczać z niego linką.

(44) Nie wolno składać w budce kierowcy materiałów do czyszczenia (szmat, pakuł itp.) oraz materiałów palnych. Materiały do czyszczenia w ilości nie przekraczającej zapotrzebowania jednej zmiany roboczej wolno przechowywać na podnośniku, lecz tylko w skrzynce żelaznej pod zamknięciem.

(45) Ciężary należy ostrożnie opuszczać i składać na miejscu przeznaczenia.

(46) Na podnośnikach ręcznych wolno opuszczać zapomocą hamulca tylko ciężary wagi mniejszej, niż połowa nośności podnośnika. Przy tej czynności należy wyłączyć korby, jeżeli ze względu na sposób ich wykonania jest to możliwe; w przeciwnym razie nie wolno nikomu zatrzymywać się w zasięgu obrotu korby. Korby zdejmowane należy zabezpieczać tak, aby nie mogły obluzować się lub odpaść. Korby obracającej się nie wolno chwytać ręką, ani wkładać zapadki do koła zapadkowego, gdy korba jest w ruchu. Zapadkę należy odchylić o tyle, aby nie mogła zapaść sama w zęby koła zapadkowego. Przed ponownym włączeniem wału korby, która została wyłączona, należy włożyć zapadkę.

(47) Ciężary wagi większej, niż połowa nośności podnośnika, należy opuszczać powoli, odkręcając korbę rękami (oburącz) przy równoczesnym użyciu hamulca. W przypadku podnośników bez hamulców wszystkie ciężary należy opuszczać, odkręcając ostrożnie korbę przy pomocy obu rąk. Do obracania korb należy użyć takiej ilości pracowników, jaka jest potrzebna do podniesienia danego ciężaru. Obracanie korby jedną ręką jest surowo zabronione.

(48) Jeżeli podnośnik opatrzony jest korbą bezpieczeństwa, hamulcem z zapadką lub innym podobnym urządzeniem, hamującym niezawodnie w czasie opuszczania ciężaru, to należy przestrzegać odnośnych przepisów o obsłudze.

(49) Roboty na torach podnośników można wykonywać tylko w czasie przerw w ruchu. Jeżeli zajdzie wyjątkowa konieczność wykonania pracy w czasie ruchu podnośnika, to należy o tym uprzedzić kierowcę i zarządzić, co potrzeba, aby praca na torach podnośnika nie była połączona z niebezpieczeństwem dla ludzi.

(50) Pracownicy wchodzący na wysięgnicę żurawi obrotowych, belki kratowe i tory wózków, powinni nosić obuwie zabezpieczające przed poślizgnięciem się.

(51) Pracowników zatrudnionych czasowo na żurawiach (elektrotechników, ślusarzy, lakierników itp.) należy ostrzec przed skutkami niezachowywania właściwych środków ostrożności i zależnie od potrzeby pouczyć o właściwym sposobie zachowania się w czasie pracy, w myśl niniejszych przepisów.

(52) Przed każdym uruchomieniem podnośnika należy dać sygnał ostrzegawczy.

(53) Obsługując podnośnik należy wykonywać każdy manewr oddzielnie. Nie wolno zatem przesuwać wózka lub mostu równocześnie z podnoszeniem lub opuszczaniem ciężaru.

(54) Manewrowanie podnośnikami powinno być zawsze łagodne, równomierne, bez szarpań, wstrząsów, podrywań, nagłych zatrzymań itp.

(55) Przetaczając żuraw wagonowy należy zabezpieczyć wysięgnicę przed obrotem bocznym, a przeciwwagę przed przesunięciem się.

(56) W obrębie sieci elektrotrakcyjnej i w pobliżu urządzeń prądu silnego należy uważać, aby wysięgnica nie znalazła się w niebezpiecznej bliskości przewodów i urządzeń prądu silnego.

(57) Tory, w których obrębie pracuje żuraw wagonowy, należy zamknąć w zasięgu wykonywanych robót dla innych pojazdów kolejowych.

(58) Przed użyciem żurawia wagonowego należy między opaskę resorową, a dźwigar podłużny wagonu założyć podstawki oporowe i umocować na szynach uchwyty. Należy sprawdzić nadto, czy platforma żurawia wagonowego stoi poziomo, jak również czy szyny w miejscu ustawienia żurawia spoczywają na zdrowych podkładach.

(59) Ciężar przeznaczony do podniesienia należy zrównoważyć zapomocą odpowiedniego przesunięcia przeciwwagi żurawia wagonowego.

III. PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE.

§ 3.

Podnoszenie jednostek i części taboru.

(1) Przeguby drążków sprzęgających w podnośnikach wagonowych należy osłonić tak, aby nie mogły chwytać za części odzieży. Nie wolno przechodzić nad nimi, gdy są w ruchu.

(2) Podnosząc wagony podnośnikami niesprzężonymi ze sobą, należy przestrzegać, aby szybkość podnoszenia była jednakowa. Jeżeli podnośniki napędzane są silnikami niezależnymi od siebie, należy uważać, aby silniki pracowały równomiernie i równocześnie.

(3) Przy podnoszeniu jednostek i części taboru należy w razie potrzeby używać podkładek z drzewa.

(4) Podnoszenie i opuszczanie jednostek i części taboru powinno odbywać się pod nadzorem. Jeden z pracowników powinien być w pogotowiu przy wyłączniku napędu, aby w razie niebezpieczeństwa mógł natychmiast wyłączyć napęd.

(5) W razie podnoszenia jednostki taboru z jednego końca, należy oś zostającą na torze umocować klinami tak, aby nie mogła przesunąć się. Do zaklinowania nie wolno używać śrub, nakrętek, odpadków drzewa itp. przedmiotów.

(6) Szczególnej ostrożności należy przestrzegać przy wymianie resorów parowozowych i wagonowych. Podnośnik należy podeprzeć w sposób niezawodny i ustawić tak, aby pod wpływem obciążenia nie mógł obsunąć się.

(7) Podczas zawieszania podpórek sprężyn nośnych oraz drążków hamulcowych i innych, nie wolno wkładać palców do otworów sworzni.

§ 4.

Zapadnie.

(1) Jeżeli zapadnia jest zbudowana na torze zewnętrznym, to stojące nad zapadnią pojazdy należy unieruchomić klinami i osłonić przed najechaniem za pomocą tarczy zatrzymania.

(2) Należy możliwie starannie równoważyć przeciwwagi kół parowozowych, aby usunąć możliwość samoczynnego obrotu osi.

(3) Nie wolno wchodzić na tłok hydraulicznej zapadni, nawet w celu wykonania robót.

(4) W czasie opuszczania lub podnoszenia osi na zapadni nie wolno nikomu znajdować się pod osią.

(5) Podczas wykonywania robót nad zapadnią, należy uważać, aby pracownicy zatrudnieni w zapadni nie doznali obrażeń od spadających części.

(6) Przed rozpoczęciem pracy należy sprawdzić, czy znajdujące się w zapadniach przewody lub kable nie są uszkodzone.

(7) Zapadnie i drabiny należy oczyszczać z brudu i smarów, aby zapobiec poślizgnięciu się pracowników.

(8) Nie wolno przeskakiwać przez zapadnię.

(9) Po każdym użyciu zapadni należy założyć z powrotem mostek i zaryglować go z torem. Doły zapadni należy nakryć lub ogrodzić zaporami.

§ 5.

Przesuwnice i obrotnice.

(1) Należy osłaniać części napędu przesuwnic i obrotnic, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ludzi.

(2) Na przesuwnicach niezagłębionych należy końce szyn oznaczyć dobrze widocznymi znakami ostrzegawczymi.

(3) W przesuwnicach z napędem elektrycznym prąd powinien być odprowadzony osobnymi przewodami, a w obrotnicach elektrycznych osobnymi pierścieniami, zamiast szyn jezdnych.

(4) Podczas smarowania części napędu obrotnicy lub przesuwnicy oraz przed odejściem od obrotnicy lub przesuwnicy należy uniemożliwić osobom niepowołanym ich uruchomienie. Przy wykonywaniu napraw i zmianie napędu elektrycznego na inny (ręczny lub pneumatyczny) należy umieścić na wyłączniku tablicę z czerwoną strzałką w kształcie pioruna i napisem: „Nie włączać! Niebezpieczeństwo!".

(5) Nie wolno równocześnie wprawiać w ruch korby i posuwać ręcznie przesuwnicy i obrotnicy. Przy posuwaniu należy wyłączyć korby napędu.

(6) Pracownik nadzorujący pracę może dać pozwolenie na wjazd na obrotnicę lub przesuwnicę lub wyjazd z nich dopiero po zaryglowaniu urządzenia we właściwym położeniu. Wolno je odryglować dopiero wtedy, gdy pojazd stoi pewnie na obrotnicy lub przesuwnicy (ust. 8), albo gdy wyjechał już poza ich obręb. Przesuwnice bez urządzeń ryglujących należy unieruchomiać hamulcem lub podkładkami klockowymi. W czasie ruchu pojazdu nie wolno nigdy uruchomiać obrotnicy ani przesuwnicy.

(7) Jeżeli obrotnica znajduje się tak blisko torów sąsiednich, że przy obrocie pojazd lub część urządzeń uruchomiających obrotnicę wystaje na te tory, jak również w przypadkach, gdy przesuwany pojazd końcami swymi wystaje za przesuwnicę, trzeba zachować ostrożność, aby uniknąć zderzeń.

(8) Przed wtoczeniem pojazdu należy sprawdzić, czy na drodze nie ma przeszkód. Pojazdy należy wtaczać na środek obrotnicy lub przesuwnicy powoli i ostrożnie, po czym trzeba pojazd zaklinować. Przed uruchomieniem obrotnicy lub przesuwnicy należy dać umówiony sygnał ostrzegawczy.

(9) Jeżeli obsługujący przesuwnicę nie może objąć wzrokiem całej przestrzeni przejazdu, to jeden pracownik powinien iść na przedzie, dając sygnały słuchowe.

(10) Obrotnice i przesuwnice nie używane do pracy powinny być zaryglowane lub unieruchomione w inny niezawodny sposób.

(11) Osobom niepowołanym nie wolno zatrzymywać się na platformie obrotnicy lub przesuwnicy będącej w ruchu. Jadący na niej pracownicy powinni stać tak, aby ich stopy nie wystawały za brzeg platformy.

(12) Wchodzenie na obrotnicę lub przesuwnicę i schodzenie z niej w czasie ruchu jest zabronione, z wyjątkiem przypadków najkonieczniejszej potrzeby.

§ 6.

Dźwigi (windy) osobowe, osobowo-towarowe i towarowe.

(1) Do dźwigów instalowanych po wejściu w życie niniejszych przepisów mają zastosowanie tymczasowe „Normy budowy i ruchu dźwigów PN/R—600" Polskiego Komitetu Normalizacyjnego oraz „Przepisy budowy i ruchu urządzeń elektrycznych prądu silnego PNE 10" Pol-

skiego Komitetu Elektrotechnicznego, do czasu wydania stałych przepisów. Dźwigi będące w użyciu w chwili wejścia w życie niniejszych przepisów, należy dostosować do wymienionych norm.

(2) Obsługującemu dźwig nie wolno oddawać osobom obcym klucza od drzwi szybu, pomieszczenia maszynowego i innych zamkniętych części dźwigu.

(3) Obsługa dźwigu powinna często czyścić i badać jego części, zwłaszcza prowadnice, cięgna i ich umocowania, przyrządy zatrzymujące kabinę, kontakty bezpieczeństwa itd., oraz smarować odpowiednie części w miarę potrzeby. Prace, jakie są potrzebne w szybie lub przy kabinie, wolno wykonywać tylko w bezruchu dźwigu po wyłączeniu głównego wyłącznika napędu dźwigu i zabezpieczeniu dźwigu przed przypadkowym uruchomieniem. W pomieszczeniu maszynowym należy umieścić napis: „Przed przystąpieniem do sprawdzania (rewizji) mechanizmów prąd wyłączyć!".

(4) Po dłuższej przerwie w ruchu dźwigu lub przed rozpoczęciem jego dziennej pracy, obsługujący dźwig powinien sprawdzić prawidłowość działania hamulca wciągarki, wyłączników krańcowych, uzależnionych (przymusowych) kontaktów bezpieczeństwa oraz urządzenia alarmowego. W razie zauważenia jakiejkolwiek nieprawidłowości w działaniu dźwigu należy niezwłocznie dźwig zamknąć, w miejscach widocznych umieścić napis o zakazie używania dźwigu i zawiadomić o tym zwierzchnika służbowego.

(5) W razie zauważenia jakiegokolwiek uszkodzenia szybu lub dźwigu albo nieprawidłowości w jego działaniu (np. gdy którekolwiek z drzwi szybu można otworzyć, chociaż kabina nie znajduje się przed tymi drzwiami lub gdy jadący może uruchomić kabinę przy otwartych drzwiach szybu lub kabiny), nie wolno korzystać z takiego dźwigu, lecz należy zawiadomić o tym niezwłocznie bezpośredniego zwierzchnika służbowego.

(6) Przedmioty znajdujące się na dźwigu nie powinny wystawać poza skrajnię kabiny. Osoby jadące z ładunkiem nie powinny opierać się o kabinę lub o poręcze zamykające ani też wychylać się z kabiny.

(7) Po otwarciu drzwi szybu, przed wejściem do kabiny lub umieszczeniem w niej ładunku, należy przekonać się, czy kabina stoi na właściwym poziomie, nie przestępując przy tym ramy drzwi szybu. Nie wolno używać dźwigu dopóki kabina nie stanie na właściwym poziomie.

(8) Po wejściu do kabiny należy zamknąć za sobą szczelnie drzwi szybu i kabiny, po czym dopiero wolno uruchomić dźwig.

(9) Obsługujący dźwig powinien w czasie jazdy znajdować się przy urządzeniu rozrządowym (sterze) dźwigu.

(10) W czasie jazdy nie wolno wchodzić na dach kabiny ani na inne wyżej położone jej części, nawet w celu czyszczenia i smarowania prowadnic.

(11) Obsługującemu dźwig lub korzystającemu z dźwigu bez obsługi nie wolno w celu ułatwienia sobie jazdy lub w innym celu zmieniać jakichkolwiek części dźwigu (np. przyrządów bezpieczeństwa), wyłączać działania przyrządów dźwigu ani też naprawiać ich po całkowitym lub częściowym zepsuciu.

(12) Nie wolno jednocześnie naciskać dwóch lub więcej przycisków dźwigu, jak również otwierać drzwi kabiny i naciskać przycisków podczas jazdy.

(13) Jeżeli kabina zatrzyma się między piętrami, należy przerwać obwód rozrządowy (wyłączyć ster), a w przypadku dźwigu osobowego nadto zaalarmować dozorcę dźwigu przez naciśnięcie odpowiedniego guzika alarmowego lub uruchomienie innego do tego celu przeznaczonego i dobrze widocznego urządzenia alarmowego z napisem: „Alarm!". Urządzeń alarmowych wolno używać tylko w razie nieprawidłowości ruchu dźwigu lub grożącego niebezpieczeństwa, nigdy zaś do innych celów.

(14) Przy wysiadaniu z kabiny i wyładowywaniu z niej przedmiotów można otwierać drzwi kabiny dopiero wówczas, gdy kabina zatrzyma się zupełnie na odpowiednim piętrze; nie wolno tego robić, gdy kabina dojeżdża dopiero do piętra. Po wyjściu z kabiny należy zamknąć za sobą dokładnie drzwi kabiny i szybu.

(15) Zamknięcie drzwi kabiny osobowej po wyjściu z niej nie jest konieczne jedynie w tym przypadku, jeżeli dźwig opatrzony jest osobnym urządzeniem umożliwiającym uruchomienie dźwigu z zewnątrz przy otwartych drzwiach kabiny.

(16) Nie należy czynić usiłowań otwarcia drzwi, przed którymi nie ma kabiny. Zabrania się również podczas ruchu kabiny wkładać klucz do zatrzasku w drzwiach szybu lub też do kontaktu znajdującego się na zewnątrz szybu, a przeznaczonego do sprawdzania kabiny.

(17) Przy pracy dźwigów elektrycznych nie przystosowanych do trwałego ruchu nie wolno przekraczać określonego dla danego dźwigu nieprzerwanego czasu roboczego, który powinien być wskazany w przepisach obsługi.

(18) Jeżeli szyb dźwigu, koła linowe, maszyny itp. części mechanizmu dźwigu znajdują się w obrębie pożaru, to dźwigu nie wolno uruchomiać; należy wówczas napęd wyłączyć.

§ 7.

Dodatkowe postanowienia przejściowe dotyczące budowy dźwigów.

(1) Szyby dźwigów znajdujących się wewnątrz budynków, powinny być osłonięte ze

wszystkich stron, oraz na każdym miejscu zatrzymania kabiny do wysokości 2,2 m nad podłogą tak, aby uniemożliwić wchodzenie lub sięganie do wnętrza szybu; szyby powinny być również osłonięte od góry.

(2) Szyby dźwigów obsługujących budynki z zewnątrz powinny być osłonięte do wysokości 2,2 m tylko na najniższym punkcie zatrzymania kabiny, to jest na parterze lub w piwnicy, od góry zaś przykryte tak, aby części mechanizmu dźwigu lub inne przedmioty nie mogły wpaść do szybu.

(3) Szyby dźwigów ustawionych obok klatki schodowej z drzwiami wychodzącymi do tej klatki, oraz szyby dźwigów ustawionych za klatką schodową, a obsługujących dwa lub więcej pięter przedzielonych ogniotrwałymi sklepieniami, powinny mieć ogniotrwały strop i takież ściany na całej wysokości. Strop jest zbędny, jeżeli ściany szybu wystają conajmniej o 0,2 m nad dachem. Wykonanie szybu z materiału ogniotrwałego nie jest konieczne, jeżeli dźwig łączy tylko dwa najbliższe poziomy i na żadnym z nich nie ma materiałów łatwopalnych.

(4) Wszystkie dostępy do dźwigu powinny być opatrzone mocnymi drzwiami. Drzwi do szybów ze ścianami ogniotrwałymi powinny być conajmniej ognioochronne.

(5) Tory jezdne dźwigów w klatce schodowej mogą być bez osłony, jeżeli między poręczami schodów, a częściami ruchomymi dźwigów znajduje się odstęp conajmniej 0,7 m. Ogrodzenie może być wykonane z siatki drucianej, szkła itp. materiałów, przepuszczających światło i umożliwiających stwierdzenie, w którym miejscu w danej chwili dźwig się znajduje.

(6) Okna w ścianach szybu powinny być tak wykonane, aby nie można było ich otwierać do wnętrza szybu i z zewnątrz przez osoby niepowołane. Okna szybów ogniotrwałych powinny być szczelnie oszklone szybami grubości co najmniej 10 mm z wkładką drucianą, lub szybami innego rodzaju, równej wytrzymałości.

(7) Umieszczanie w szybach jakichkolwiek przewodów (np. wodnych, gazowych lub elektrycznych), prócz należących do dźwigu — jest zabronione.

(8) Mechanizm napędny dźwigu powinien być umieszczony w miejscu suchym, dobrze oświetlonym (światłem dziennym lub sztucznym), dostatecznie przewietrzanym, o ile możności zabezpieczonym od mrozu; wysokość tego miejsca powinna wynosić co najmniej 1,8 m W razie umieszczenia mechanizmu napędnego w miejscu nie zabezpieczonym od mrozu, należy stosować przyrządy i smary, na które mróz nie działa. Wszystkie części mechanizmu napędnego powinny być łatwo dostępne dla obsługi.

(9) Pomieszczenie maszynowe dźwigu elektrycznego powinno być opatrzone stałym urządzeniem do oświetlenia elektrycznego, umożliwiającym obsługę i kontrolę mechanizmów. Prócz tego powinna znajdować się w tym pomieszczeniu przenośna lampa elektryczna o napięciu 24 wolty.

(10) Oświetlenie elektryczne kabiny i pomieszczeń maszynowych oraz instalacja urządzenia alarmowego kabiny powinny być zasilane z obwodu, niezależnego od obwodu silnika.

(11) Nie wolno umieszczać wewnątrz kabiny wyłączników do oświetlenia elektrycznego.

(12) Wyłączniki do oświetlenia elektrycznego pomieszczenia maszynowego i podestów powinny znajdować się zewnątrz szybu, pod zamknięciem lub też w pomieszczeniu maszynowym.

(13) Bębny wciągarek dźwigowych powinny mieć rowki śrubowe do układania się lin w jednej warstwie. Bębnów drewnianych używać nie wolno.

(14) Należy uziemiać kadłuby silników i pokrywy przyrządów elektrycznych wykonane z materiału nie izolującego.

(15) Łatwo palnych materiałów nie wolno umieszczać w pobliżu silników elektrycznych lub przyrządów narażonych na spalenie wskutek działania prądu.

(16) Kabiny dźwigów nie wsparte na śrubach, tłokach itp. oraz ich przeciwwagi powinny być zawieszone conajmniej na dwóch niezależnych od siebie cięgnach (linach stalowych, taśmach stalowych, łańcuchach, lub pasach) tak, aby wszystkie cięgna były obciążone równomiernie. Kabiny dźwigów towarowych niedostępne dla ludzi oraz kabiny opatrzone podchwytami można zawieszać na jednej linie.

(17) Przeciwwagi należy umieszczać tak, aby nie mogły wysunąć się z prowadnic, ani uszkodzić ludzi lub kabiny wskutek przypadkowego spadnięcia. W miejscach dostępnych dla ludzi przeciwwagę z prowadnicami należy osłonić na wysokości conajmniej 2 m.

(18) Kabiny dźwigów zawieszone na cięgnach muszą być opatrzone niezawodnymi urządzeniami, zatrzymującymi kabinę w razie zerwania, obluzowania albo zwisania choćby jednego cięgna, jak również przyrządami zatrzymującymi kabinę przy jeździe w dół w razie przekroczenia normalnej szybkości o 40%, oraz wyłączającymi napęd dźwigu. Przyrządy zatrzymujące nie są konieczne w dźwigach towarowych z kabinami, które są niedostępne dla ludzi lub opatrzone podchwytami.

(19) Każdy dźwig mechaniczny należy opatrzyć samoczynnym wyłącznikiem wyłączającym napęd dźwigu w najwyższym i najniższym położeniu kabiny.

(20) Wejścia do kabiny powinny być zamknięte podwójnie: drzwiami kabiny i szybu. Na każdych drzwiach należy umieścić tablice ostrzegawcze zabraniające wstępu osobom nieupoważnionym oraz wskazujące:

a) w przypadku dźwigu wyłącznie towarowego: najwyższe obciążenie kabiny w kilogramach i zakaz przewożenia osób;

b) w przypadku dźwigu osobowo-towarowego: najwyższe obciążenie kabiny w kilogramach lub najwyższą dopuszczalną ilość osób wraz z obsługą kabiny.

(21) W kabinie należy wywiesić przepisy obsługi dźwigu (użycia przyrządów sterujących, przyrządu zatrzymującego kabinę w razie potrzeby i przyrządu alarmowego). Na dźwigach towarowych z kabiną niedostępną dla ludzi należy umieścić napis: „Wchodzenie do kabiny jest zabronione!".

(22) Dźwigi obsługiwane z różnych poziomów (pięter) należy opatrywać automatycznymi urządzeniami, uniemożliwiającymi otwarcie drzwi szybu lub poręczy zamykających kabinę w czasie ruchu lub w stanie bezruchu na innym piętrze (poziomie). To samo urządzenie powinno uniemożliwiać uruchomienie kabiny, dopóki nie zamknięto drzwi lub poręczy szybu. Otworzenie drzwi szybu lub drzwi kabiny powinno samoczynnie przerywać obwód rozrządowy (sterowy) i uniemożliwiać uruchomienie dźwigu.

(23) W dźwigach uruchomianych z dowolnych poziomów należy przewidzieć sposób porozumiewania się między różnymi poziomami lub zastosować urządzenie uwidoczniające każdorazowe położenie kabiny. Jeżeli dźwig można uruchomiać z jednego tylko poziomu, to należy przewidzieć sposób niezawodnego porozumiewania się z innymi poziomami.

(24) Wejście do szybu oraz kabina dźwigu powinny być w czasie ruchu dostatecznie oświetlone światłem dziennym lub sztucznym przez cały czas używania dźwigu. Kabina może nie być stale oświetlona, jeżeli światło zapala się w niej samoczynnie przez otwarcie drzwi szybu i świeci podczas używania kabiny. Lampy oświetlenia sztucznego powinny być przymocowane na stałe. Do oświetlenia wewnętrznego kabiny nie wolno używać płynów palnych ani gazów. Oświetlanie wewnętrzne kabiny dźwigów towarowych uruchomianych bez kierowcy dźwigu nie jest konieczne, przez otwarte drzwi szybu powinna jednak wpadać do kabiny dostateczna ilość światła.

(25) Jeżeli szyb peronowych dźwigów bagażowych zamyka się samoczynnie klapami lub przykrywami, wystarczy ogrodzić go na peronie poręczą lub zaporą.

(26) Zamykanie boków kabiny peronowych dźwigów bagażowych przewożących również osoby nie jest konieczne, jeżeli kabina podczas całego swego przebiegu porusza się wzdłuż ścian szybu, nie mających żadnych występów ani zagłębień, oddalonych od kabiny nie więcej, niż 4—5 cm. Ścianę szybu może tworzyć wówczas gęsta siatka druciana o szerokości oczek co najwyżej 2 cm i grubości drutu co najmniej 1,8 mm.

(27) Osłanianie daszkiem kabiny peronowego dźwigu bagażowego przeznaczonego również do przewozu osób jest niepotrzebne, jeżeli szyb dźwigu jest nakryty klapami lub przykrywami, zamykanymi przez kabinę samoczynnie.

(28) Kabiny dźwigów towarowych — z wyjątkiem boków przeznaczonych do ładowania ciężarów — należy tak ogradzać, aby ładunek nie mógł wypaść.

(29) Należy zwracać szczególną uwagę na to, aby żadnych z drzwi szybu nie można było otworzyć, jeżeli kabina nie znajduje się przed nimi na właściwym poziomie, jak również aby kabina nie mogła być uruchomiona, jeżeli choćby jedne drzwi szybu lub kabiny są otwarte.

(30) Urządzenia rozrządowe (sterowe) dźwigów osobowych i osobowo-towarowych powinny umożliwiać zatrzymanie kabiny z jej wnętrza w dowolnym miejscu bez uchylania drzwi. Przy rozrządzie (sterze) przyciskowym powinien znajdować się w tym celu w kabinie osobny przycisk do natychmiastowego zatrzymania dźwigu, z napisem: „Stój!" Przycisku „Stój!" wolno używać tylko w razie koniecznej potrzeby, uruchomiając przy tym dzwonek alarmowy.

(31) Przyrząd sygnałowy powinien znajdować się w miejscu odpowiednim do wywołania skutecznego alarmu.

(32) Kabiny dźwigów hydraulicznych działających bezpośrednio, należy łączyć z tłokami tak mocno, ażeby przeciwwagi nie mogły oderwać kabiny od tłoka.

(33) W dźwigach hydraulicznych działających bezpośrednio, należy między przyrządem rozrządowym (sterującym), a cylindrem do podnoszenia zastosować urządzenie bezpieczeństwa, uniemożliwiające zbyt szybkie opadanie kabiny w przypadku pęknięcia rury.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.
Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 95222. 27.XII.37. 11400.